20:Seck MS37 Senegal

Les Cahiers d'Outre-Mer

Publiés par

l'Institut de Géographie de la Faculté des Lettres de Bordeaux

avec le concours de

l'Institut de la France d'Outre-Mer de Bordeaux

de la Société de Géographie de Bordeaux

et du

Centre National de la Recherche Scientifique

Directeurs :

Louis PAPY, Henri ENJALBERT

Secrétaire de rédaction :

Guy LASSERRE

TOME XIV

Année 1961

Siège Social : PALAIS DE LA BOURSE

Place Gabriel · BORDEAUX

[Title Page]

DAKAR

« Dakar est la seule ville, au sens européen (ou occidental) de tout l'Ouest Africain », écrivait D. Wittlesey en 1941 (1). Les choses ont changé depuis; Conakry, Bamako, Abidjan et bien d'autres centres encore sont devenus de vraies villes. Ce qui est incontestable, c'est que les 230 000 habitants recensés en 1955, dont plus de 30 000 non-africains font de Dakar la ville la plus importante de toute l'Afrique noire d'expression française. Son port avait, en 1957, un trafic supérieur à celui de l'ensemble des autres ports de l'ex-A.O.F.; en 1960, 8 000 navires, jaugeant 21 000 000 de tonneaux (2), le placent parmi les ports les plus fréquentés d'Afrique. Or, Dakar n'avait pas 25 000 habitants il y a cinquante ans. Le rythme de sa croissance se situe donc au niveau de celui de certaines villes champignons des Etats-Unis d'Amérique. Ce développement extraordinairement rapide, Dakar ne le doit pas uniquement à des conditions naturelles favorables, comme on le dit souvent, mais aussi et surtout à une interaction complexe de facteurs historiques, économiques et politiques. C'est un carrefour né de l'intégration effective du monde africain et de l'Amérique du Sud dans le système économique européen, intégration liée à la recherche des matières premières et des marchés, rendus possible et nécessaire par les formidables progrès techniques réalisés depuis le milieu du XIX^e^ siècle. Ville-carrefour, toute sa vitalité dépend de l'état de ses relations.

1. *Naissance de Dakar.*

La tête de la presqu'île du Cap-Vert sur laquelle s'est installé Dakar, est un ensemble de plateaux constitués par deux systèmes volcaniques d'âges différents séparés par une petite plaine basse, le tout s'inclinant vers l'Est - Nord-Est. Cette tête de la presqu'île est furieusement attaquée par les flots océaniques qui créent sur ces côtes de nombreux caps et anses, tandis que quelques îlots s'isolent à peu de distance. C'est dans une de ces anses, l'anse dite de Dakar, la plus étendue et la mieux protégée, que s'est logé le grand port moderne, entre la Pointe de la Défense et la Pointe de Bel-Air (fig. 1). Incontestablement, cette tête de la presqu'île constitue un site favorable pour une ville-port, site dont on cherchera vainement l'équivalent en Afrique occidentale (fig. 2).

(1) Derwint Wittlesey. Dakar and other Cap Verde Settlements. *The Geographical Review*, 1941, p. 489.

(2) Les chiffres officiels sont: 7 948 navires et 20 992 111 tx.

Mais plus encore que le site, c'est la situation de ce cap avancé de l'Afrique qui constitue un atout de premier ordre dans le jeu de Dakar. Traversée par le parallèle 14° 40' Nord et situé au centre de courbure du grand renflement Ouest du continent africain, à peu près à mi-distance entre le 30e degré Nord où commence le désert et les pays du Bénin, anciens fournisseurs d'esclaves, la presqu'île occupait dans l'ancien système de navigation de l'Atlantique central et méridional, une situation intéressante, à la fois pour les navires venant du Nord et pour ceux venant du Sud. Elle se désignait, en effet, comme le premier lieu de ravitaillement facile, pour les voiliers qui avaient voyagé plusieurs jours le long d'une côte désertique depuis le Sud du Maroc, tandis qu'elle était, pour les navires venant du Golfe de Guinée, le dernier point de ravitaillement possible avant les Canaries. Par ailleurs, le bout de la presqu'île est, de tous les finistères de l'ancien monde, le plus occidental. Alors que le Cap Dunemore, en Irlande, qui est le point le plus occidental de l'Europe, ne dépasse pas 11° W de Greenwich, la presqu'île du Cap-Vert dépasse 17° W, atteignant même 17° 32' 16" à la pointe des Almadies. Dakar se trouve ainsi à plus de 500 km à l'Ouest de Casablanca (3); de ce fait, c'est l'un des points de l'ancien monde les plus rapprochés de l'Amérique du Sud (4). Il y a 3 000 km environ entre Dakar et Natal.

Mais ces avantages de sites et de situation ne doivent pas faire oublier que le bout de la presqu'île du Cap-Vert n'était pas d'accès facile. D'une part les hauts fonds qui le bordent sur sa face Nord provoquaient de nombreux naufrages de navires dont le pillage faisant en partie vivre les populations riveraines, d'autre part, il ne présentait aucune sécurité pour l'établissement éventuel d'un comptoir en raison du caractère très indépendant des Lébou qui s'y étaient solidement organisés en une république géronto-théocratique sous l'autorité du « Grand Serigne » (5), après s'être affranchis du joug de Damel (6) vers 1809. On ne saurait donc s'étonner du caractère très tardif de l'occupation effective de la presqu'île par la France. Pendant longtemps, l'îlot de Gorée a mieux répondu aux besoins des anciens navigateurs. Découvert par les Portugais en même temps que le Cap Vert en 1444, l'îlot situé à la pointe S.E. de la presqu'île était encore inhabité au moment où les Hollandais apparurent au Cap-Vert en 1588. En 1617, ces derniers l'achetèrent aux chefs de la côte « contre du fer et quelques clous » (7). Cet îlot de moins d'un kilomètre carré répondait pourtant à un double

(3) Marcel M. Chartier. Dakar, Port sérien, in *Cahiers d'Outre-Mer*, 1948, p. 87.
(4) Le Cap Roxo et la région de Freetown sont plus rapprochés du Cap St-Roque de 250 km (cf. J. Richard Molard, in « La presqu'île du Cap-Vert, I.F.A.N., Dakar, p. 10).
(5) Grand Marabout.
(6) Roi du Cayor.
(7) Dr Carreau. Notice sur Gorée, in « La presqu'île du Cap-Vert », *op. cit.*, p. 274.

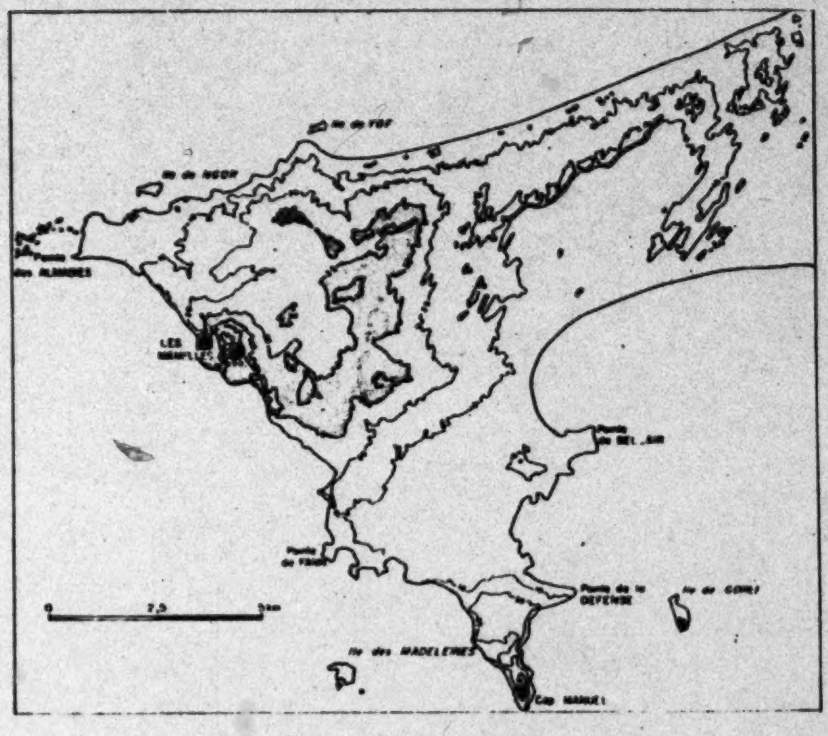


Fig. 1. — Le site de Dakar.

souci des Hollandais : sécurité et commerce. Sécurité d'abord pour les navires qui pouvaient trouver un excellent mouillage dans l'anse N.E. de l'îlot, immédiatement si appréciée que sa qualité — *Goede reede*, « la bonne rade » en Hollandais — servira à désigner l'établissement sous le nom de Gorée (8) en le distinguant des autres îlots de la presqu'île. Ensuite, sécurité pour les occupants. A ce point de vue l'insularité constituait un gros avantage pour le site de Dakar. Enfin concernant le commerce, l'îlot de Gorée, bien que minuscule, suffisait au commerce de troc avec les indigènes de la côte et pouvait bien remplir son rôle d'entrepôt pour les produits et pour les esclaves. Dès que ces vues furent confirmées par les faits, Gorée devint l'objet de compétitions entre Hollandais, Français et Anglais pour finalement rester aux Français. Malgré ces changements de mains, l'établissement de Gorée, grâce à la traite

(8) Nora et Ch. Tourer. L'origine du nom de Gorée, in *Notes Africaines*, janvier 1939, pp. 17-20, I.F.A.N., Dakar.

des esclaves prospéra et, vers 1845, il abritait plus de 5 000 âmes. L'abolition de la traite, puis celle de l'esclavage vers le milieu du siècle lui portèrent un coup mortel, ouvrant une crise dont Gorée ne se relèvera pas. Il y eut bien un essai d'adaptation aux conditions nouvelles, les Goréens cherchant à faire de l'îlot une place de commerce avec le continent où déjà se développait la culture de l'arachide, mais sur ce point, Gorée ne pouvait rivaliser avec la presqu'île. Les habitants le comprirent; ce sont eux qui encouragèrent l'occupation de Dakar avec l'arrière-pensée d'en faire une sorte de colonie (Pl. XXI A).

Or, dans le même temps, l'esclavage balayé, l'Europe mettait au point de nouvelles formes de rapports avec les pays non équipés: s'imposer aux populations pour l'établissement d'un ordre nouveau moins barbare que l'esclavage et répondant mieux à une mise en valeur plus diversifiée, plus systématique, plus en rapport avec les exigences des sociétés européennes que transforme de plus en plus la révolution technique et industrielle. Dans cette perspective, Dakar pouvait devenir un point d'appui incomparable, son site était favorabble à l'établissement d'une ville, ses anses pouvaient abriter un port militaire et un port de commerce.

Donc, le 25 mai 1857, Dakar fut officiellement occupé, au nom de la France, par le capitaine de vaisseau Protet, qui matérialisa cette prise de possession par la construction d'un fort à l'abri duquel, bientôt, commença l'équipement. Les travaux du port débutèrent en 1862 et, le 4 novembre 1866, les premières réalisations furent inaugurées par un premier passage de paquebot. Déjà, le 1er avril 1864, le phare de la Grande-Mamelle s'était allumé, suivi deux ans après, le 1er décembre 1866, par les deux phares à feux fixes du Cap Manuel et de la Pointe des Almadies. Un premier plan de la future ville fut approuvé par arrêté du 1er juillet 1862, tandis que, dès ce moment, un projet de chemin de fer qui relierait Dakar à Saint-Louis agitait l'opinion.

Cependant, malgré ces efforts, le démarrage de Dakar, placé sous la tutelle administrative de Gorée, fut difficile: la ville ne se peuplait pas, les Goréens accaparant les terres sans se décider à quitter leur île. De plus, Rufisque plus proche des régions de culture de l'arachide était mieux placé pour le commerce avec l'intérieur, et, de ce fait, contribuait à bloquer le développement de Dakar. Mais le décret du 17 juin 1887 séparant Dakar de Gorée marqua un tournant décisif (1885) dans la vie de la nouvelle création.

2. *Dakar, métropole avant d'être une ville.*

Devenu centre autonome au lendemain de la Conférence de Berlin, à une période où les rivalités coloniales entre les grandes puissances s'accentuent, Dakar va bénéficier de l'appui efficace

20:Seck MS37 Senegal

d'une métropole décidée à en faire la base de son expansion en Afrique occidentale.

C'est le port surtout qui va être l'instrument essentiel du démarrage et de la puissance de Dakar. Ses premiers éléments construits peu après l'occupation, étaient nettement insuffisants et, dès 1892, il fallut prolonger de 200 m la vieille digue et la compléter par un môle de 280 m (actuel môle III). Mais c'est surtout à partir de 1899 que commencent les grands travaux. Le port de guerre qui doit servir de point d'appui à toute l'organisation militaire de la côte d'Afrique occidentale, est construit de 1899 à 1902. Certaines de ces réalisations, telles que la jetée Nord, le prolongement de la jetée Sud et le bassin de radoub, intéressent d'ailleurs le port de commerce dont la construction commence immédiatement après et durera de 1903 à 1910. Deux nouveaux môles s'ajoutent au premier, délimitant trois bassins entre la jetée Sud et le port de guerre, tandis que l'équipement des terre-pleins est activement mené (9).

Cette phase de la construction du port s'est accompagnée d'un acte très important qui va servir d'appui au développement de Dakar : le transfert, en 1902, du siège du Gouvernement Général de l'Afrique occidentale, de Saint-Louis à Dakar, ce qui amène l'installation dans cette ville des grands services administratifs (Contrôle Financier, Trésor, Travaux Publics, etc.) (10), bien que le Gouverneur Général, attendant la construction de son palais, se soit établi à Gorée où il restera jusqu'en 1907. Evénement considérable s'ajoutant aux réalisations du port et qui marque le début de l'essor prodigieux de Dakar (fig. 3).

Dès 1911, le port enregistre plus de 4 millions de tonneaux de jauge ; on passe à 5,6 millions en 1913. Au cours de la première guerre mondiale, il joue un rôle considérable dépassant tout ce que les fondateurs pouvaient espérer : en 1917, 10,5 millions de tonneaux de jauge. Certes, la fin de la guerre amène une brusque diminution des entrées et des sorties, mais la reprise qui a suivi la guerre est telle que de nouveaux travaux portuaires s'avèrent bientôt nécessaires. Ils sont exécutés entre 1927 et 1933 dans la zone Nord où l'aménagement d'un terre-plein destiné aux arachides est entrepris, avec construction de trois nouveaux môles dont l'un est destiné au trafic des combustibles. Enfin, dans la zone Sud, une gare maritime est installée (11).

Ces nouveaux travaux n'ont d'ailleurs pas terminé la construction du port. Aménagements et équipement ont continué jusqu'à la veille de la deuxième guerre mondiale et ont repris immédiatement après, faisant du port l'organisme complexe qu'il est aujour-

(9) Monazé Ch. Dakar. *Annales de Géographie*, 1936, pp. 467-471.
(10) Monazé Ch. *Op. cit.*, p. 620.
(11) Courrier (L.). *Op. cit.*, p. 270.

d'hui : 6 904 m de quais dont 2 794 avec des fonds de 20 m et plus, 2 103 m avec des fonds de 8 à 9 m, 580 m avec des fonds de 6,50 m à 7,50 m, et enfin 1 427 m réservés à la batellerie, l'ensemble comportant des postes à quai pour 31 navires à la fois ; un plan d'eau de 210 hectares, 682 000 m² de terre-pleins dont 53 940 m² couverts et enfin 240 000 m³ de capacité de stockage pour hydrocarbures (12), tels sont les éléments essentiels de l'infrastructure du port de Dakar devenu un instrument d'une grande efficacité valorisant pleinement une situation favorable au carrefour de routes maritimes très fréquentées. Aussi Dakar reçoit-il pratiquement des navires de tous les pays possédant une marine marchande ; il n'est pas jusqu'aux pavillons séoudien, iranien, chinois et russe qui ne flottent dans le port de Dakar.

Cette grande fréquentation vient d'abord du fait que Dakar se désigne avant tout comme un port d'escale, « une station service » de l'Atlantique tropical, ravitaillant les navires en eau et surtout en combustibles ; ces derniers, représentés autrefois surtout par le charbon, sont aujourd'hui presque entièrement constitués par les hydrocarbures dont le trafic importation et exportation représente parfois plus du double de celui des marchandises : 211,1 % en 1954, 233,6 % en 1955, 186 % en 1959.

Mais, outre ce rôle de port d'escale, Dakar s'est imposé comme une métropole dirigeant une vaste région. C'est en effet par Dakar qu'entrent produits alimentaires (riz, farine, sucre, etc...), tissus et fils, produits industriels, etc... destinés principalement au Sénégal, à la Mauritanie et au Soudan qui, en retour, lui envoient pour l'exportation, arachide, gomme, peaux, cire, etc... Cette situation est le résultat des luttes d'un passé récent entre Dakar et les vieux ports maritimes ou fluviaux qui se partageaient le faible trafic d'autrefois. La construction du port et de moyens modernes de communication avec l'intérieur, ont permis à Dakar d'éliminer rapidement ses concurrents.

L'établissement de Gorée, entré en crise depuis l'abolition de l'esclavage, malgré une résistance d'abord active, puis passive de sa municipalité (13) a été pratiquement éliminé du circuit économique, dès l'achèvement du gros œuvre du port de commerce. Le négoce émigra alors vers le continent, tandis que la ville entrait en sommeil perdant de plus en plus sa population ; de 3 200 habitants en 1872, on passe à 2 068 en 1891, 1 249 en 1910, 998 en 1921, si bien que la commune fut supprimée et rattachée à Dakar en 1929, puis l'île entière classée monument historique en 1944. La reconstitution de la municipalité en 1956, simple opération électorale, s'est avérée

(12) Synthèse de la situation économique de l'ex-A.O.F. durant la période 1948 à 1958, tome IV, p. 712. Publication de la Chambre de Commerce, d'Agriculture et d'Industrie de Dakar.

(13) On trouvera dans l'ouvrage de J. CHARPY (La Fondation de Dakar, Larose, Paris, 1958), une série de documents sur les divers aspects de cette résistance.

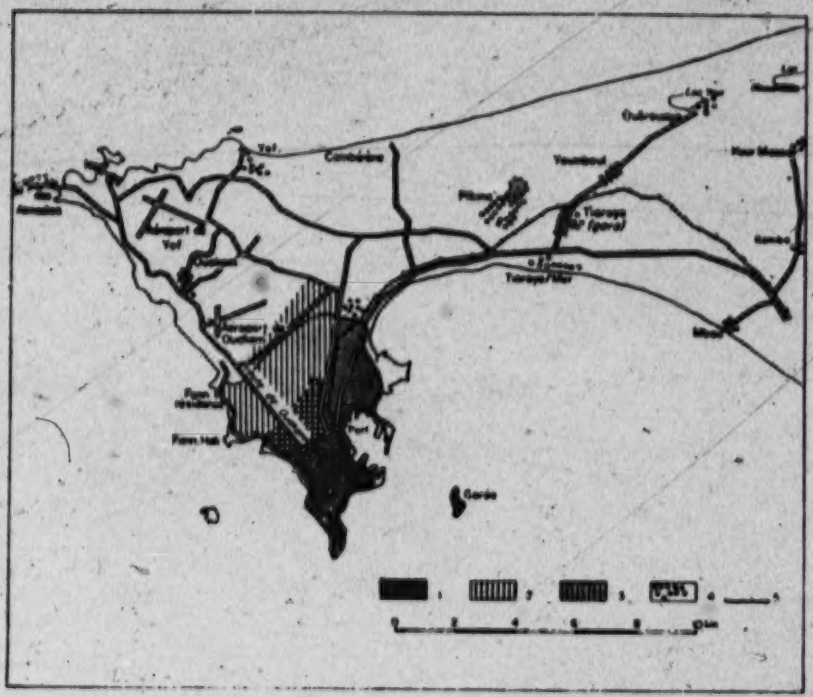


Fig. 2. — Les quartiers de Dakar. — 1. Dakar ville et zone industrielle; 2. Grand Dakar; 3. Médina; 4. Villages de banlieue; 5. Voies ferrées.

incapable de donner vie à Gorée; force a été, au début de 1961, de la rattacher de nouveau à Dakar dont il n'est plus qu'une annexe touristique. Cependant, du fait de la crise du logement à Dakar, il offre ses vieilles maisons aux travailleurs de la grande cité victorieuse.

L'élimination des autres centres rivaux a été moins aisée, mais non moins radicale. Le chemin de fer reliant Dakar et Saint-Louis, terminé en 1885, n'a pas immédiatement entraîné le déclassement de la vieille capitale sénégalaise. Au contraire, sommeillant depuis que l'entrée du fleuve est devenue impraticable du fait de l'augmentation du tonnage des navires, elle semble en avoir tiré un regain d'activité surtout après la construction, à la fin du siècle, du tronçon Kayes-Niger. En effet, les produits destinés au Soudan ou en provenant et qui empruntaient la voie du fleuve Sénégal, y subissaient une rupture de charge obligatoire qui faisait de Saint-Louis un assez important entrepôt. Mais la construction du chemin de fer Thiès-Kayes après la première guerre mondiale et le déve-

loppement de la circulation automobile, ont eu pour effet, d'une part, d'annexer directement le Soudan à la zone d'influence de Dakar, d'autre part, d'isoler Saint-Louis et les vieilles escales du fleuve Sénégal et d'accélérer leur décadence économique (fig. 2). Bakel, Matam, Podor, Dagana ne sont plus que des centres administratifs sans grande activité économique. Saint-Louis, demeuré capitale du Sénégal, a conservé plus longtemps une apparence de vitalité. Mais, en 1957, Dakar lui ravit cette fonction au grand désespoir de sa population qui, après une phase d'opposition violente, se complaît aujourd'hui dans une résistance passive que les marques de sympathie et les promesses mille fois exprimées dans les discours officiels des autorités de l'Etat ne parviennent pas à vaincre.

Quant à Rufisque, pendant longtemps, il a disposé de plus d'atouts économiques que Dakar. En effet, tant qu'il n'y a pas eu de port construit à Dakar, il était plus avantageux d'embarquer les arachides à Rufisque, plus près des centres de production du Cayor. Aussi, très tôt, Rufisque est-il devenu la capitale de l'arachide. En 1862 déjà, 27 commerçants européens ou goréens y étaient établis (et 12 à Bargny, situé à 3 km plus à l'Est). Trois ans plus tard, ce chiffre montait à 35 (14). L'activité de Rufisque était si grande et le démarrage de Dakar si difficile que le commandant de Gorée, Pinet-Laprade, dans une lettre du 9 mai 1862 (15) proposa au gouverneur du Sénégal la suppression d'autorité du comptoir de Rufisque pour éviter un étouffement de Dakar. Evidemment Pinet-Laprade ne fut pas suivi et le déclassement de Rufisque qui devait néanmoins intervenir plus tard, fut le résultat d'une lutte âpre. Dès que l'accostage à quai fut possible au port de Dakar, Rufisque perdit l'avantage de sa situation qui permettait l'économie, par rapport à Dakar, d'une trentaine de kilomètres de parcours terrestre. En effet, cet accostage à quai des navires, supprimait les lents transbordements qui occasionnaient à Rufisque de grosses pertes de temps. Aussi, dès les environs de 1930, Rufisque a-t-il été déclassé, n'embarquant plus en 1933, après la construction, au port de Dakar, du terre-plein des arachides, que 10 % de la récolte du Sénégal, contre 28 % à Dakar. Aujourd'hui, aucun chargement maritime ne se fait à Rufisque et la ville ne garde quelque activité économique que grâce à une nouvelle orientation tendant à en faire une annexe industrielle de Dakar.

Ainsi, l'élimination des rivaux a eu pour effet une tendance à la concentration en un pôle unique de toute l'activité de ramassage des produits du Sénégal, de la Mauritanie et du Soudan. Seuls, deux ports, Kaolack et Ziguinchor, sont parvenus à se maintenir

(14) Note n° 1, in « Fondation de Dakar », *op. cit.*, p. 328.
(15) Archives du G.G. A.O.F. 4 B 20, 13 G 299, L 9, in « Fondation de Dakar », *op. cit.*, pp. 327-329.

A. — Gorée

Photographie IFAN.

B. — Un aspect de Dakar (photographie prise du Building Pasteur)

Cl. Assane Seck.

[facing p. 380]

20:Seck MS37 Senegal

et même à se développer comme ports d'importation et d'exportation directes. En 1933, Kaolack a exporté 52 % de la récolte sénégalaise d'arachide et Ziguinchor, près de 10 %, quand Dakar n'en était qu'à 28 %. Précisons que Kaolack ajoutait à une exportation régionale égale à la moitié de la récolte sénégalaise, les envois par chemin de fer d'une grande partie de la production du Sénégal oriental et même du Soudan. Pour Ziguinchor, il s'agissait de la production de la Casamance qui n'a pas d'autre porte de sortie. Aujourd'hui, la transformation de l'arachide avant l'exportation a donné à Dakar un avantage incontesté sur Kaolack. En 1957, les exportations de produits arachidiers (arachides décortiquées, tourteaux, huile) qui ne représentaient que le vingtième environ du trafic total des marchandises du port de Dakar, n'en dépassaient pas moins l'ensemble du trafic importation et exportation de Kaolack (292 000 t contre 220 000 t). D'ailleurs, en aucune matière, ni Kaolack, ni Ziguinchor, tous deux situés sur des fleuves dont les entrées sont rendues difficiles par des bancs mouvants de sable ou de vase, ne peuvent constituer des concurrents dangereux pour Dakar, qui, de ce fait, s'impose pratiquement à tout le Sénégal, à la Mauritanie et au Soudan. D'autre part, Dakar domine de loin les trois autres grands ports maritimes de l'ex-A.O.F., Conakry, Abidjan et Cotonou, dont le trafic total en 1957, n'égale que les 3/5 à peu près du trafic de Dakar.

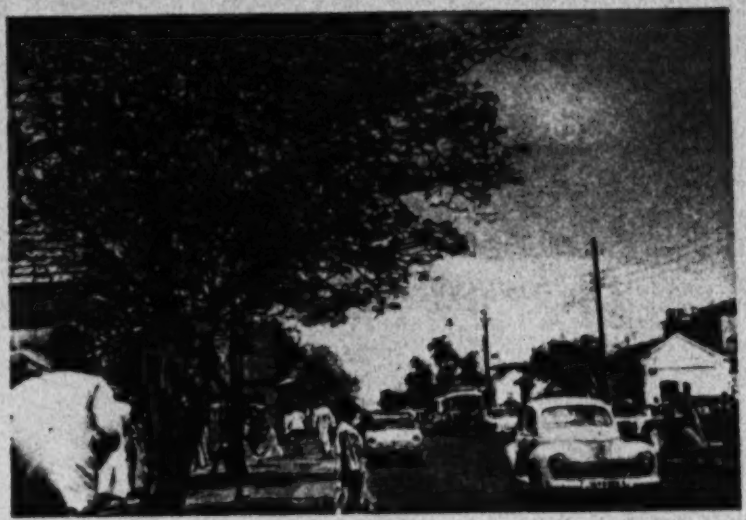
Mais si le port est l'instrument de base de la puissance de Dakar, d'autres éléments s'y ajoutent qui viennent renforcer cette puissance.

C'est d'abord la place qu'occupe Dakar dans le domaine de l'aviation. Depuis la première liaison directe avec la France par la côte méditerranéenne d'Espagne, le Maroc et la Mauritanie (16), son rôle n'a cessé de croître sur le plan international. L'hydrobase de Bel-Air et l'aéroport de Ouakam qui servaient aux premiers avions transatlantiques sont aujourd'hui déclassés par le grand aéroport de Yoff dont les travaux ont débuté en 1940. Bien équipé, cet aéroport de classe internationale et l'un des plus grands aéroports d'Afrique, est, de beaucoup, le plus important de l'ex-A.O.F., comptant à lui seul, en 1957, le quart des avions (arrivées et départs), le tiers des passagers embarquant ou débarquant dans l'ex-A.O.F. et la moitié des passagers en transit. Pour certaines directions comme l'Amérique du Sud, les passagers de toute l'Afrique occidentale doivent s'embarquer à Dakar.

Mais plus encore que dans le domaine de l'aviation, c'est sur le plan commercial et industriel que les autres Etats de l'ex-A.O.F. étaient, avant les bouleversements politiques récents, dépendants de Dakar. En effet, Dakar était le siège des banques, des sociétés commerciales ou des comptoirs-relais métropolitains, les uns et les

(16) Marcel M. CHARTRAIN. Dakar, port aérien, *op. cit.*, p. 84.

20:Seck MS37 Senegal



A. — L'avenue Blaise-Diagne.

B. — Une rue de la vieille Médina. Rue 13, angle 6.

Cl. Assane Seck.

[facing p. 381]

autres exerçant de Dakar, sinon toujours un rôle de gestion directe, du moins une certaine coordination ou en tout cas une influence non négligeable sur les filiales disséminées à travers le Sénégal, l'ex-A.O.F. et même parfois à travers les territoires étrangers. Ainsi, la C.F.A.O., la S.C.O.Z, la B.A.O., la B.C.A. qui exercent leurs activités pratiquement dans toute l'Afrique noire, bien qu'ayant leur siège à Paris, sont fortement établies à Dakar, d'où elles supervisaient un certain nombre d'agences et de succursales. Par contre, la Société Maurel et Prom, qui a des comptoirs au Sénégal, en Mauritanie, au Soudan, en Guinée et en Gambie, le « Commerce Africain »», qui a des établissements au Sénégal, en Gambie, en Côte-d'Ivoire et au Cameroun, et d'autres sociétés, ont leur siège à Dakar (17). Par ailleurs, il faut ajouter que quelques industries (Huileries, savonneries, brasseries, cimenteries, tissages, fabriques de chaussures, etc.), installées dans la presqu'île du Cap-Vert envoyaient une partie de leurs produits dans les autres territoires de l'ex-A.O.F.

Enfin, par son ancienne fonction de capitale fédérale, Dakar groupait tous les organes politiques et administratifs fédéraux, ce qui lui permettait de diriger et de coordonner toute la vie politique, administrative et économique de l'ex-A.O.F.

Ainsi, Dakar était devenu la tête de file, la métropole incontestée, dont dépendait un ensemble régional beaucoup plus vaste que celui de Paris. Cette fonction de métropole qui s'est affirmée dès la construction du port de commerce, a précédé et conditionné à Dakar le développement de la ville.

3. *La ville.*

Les courants commerciaux qui faisaient ainsi converger vers le carrefour dakarois produits africains et produits venant de l'extérieur, ne pouvaient manquer d'entraîner avec eux un grand nombre d'hommes. Il s'agit d'abord de Goréens, finalement résignés à leur défaite, et qui accompagnent ou suivent les établissements commerciaux ou administratifs se transportant à Dakar; ensuite, de non Africains, administrateurs, techniciens, commerçants, etc..., arrivant le plus souvent d'Europe par la même route que les produits manufacturés d'importation. Mais il s'agit surtout des masses qui arrivent par route et par rail, par ces voies de l'économie monétaire qui ont fortement ébranlé les institutions traditionnelles villageoises et imprimé ainsi aux hommes une mobilité autrefois inconnue dans le monde rural. De bon gré, ou contre leur gré, des ruraux du Sénégal, du Soudan, de la Haute-Guinée, de la Haute-Volta, prennent la route et le rail pour se lancer dans une

(17) « Le Commerce Africain » a transféré son siège de Dakar à Paris, en juillet 1960.

20:Seck MS37 Senegal

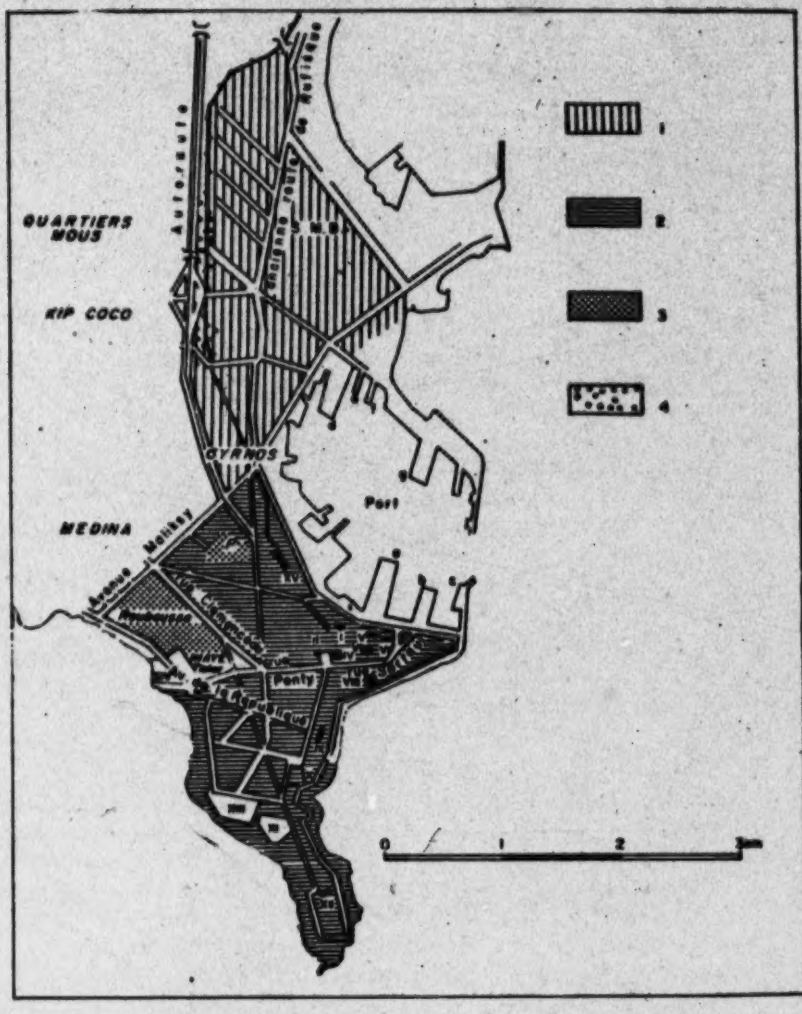


Fig. 3. — Dakar. Le port et la zone industrielle. — 1. La zone industrielle; 2. Les secteurs très urbanisés; 3. Bas quartiers; 4. Quartiers irréguliers.

a - g: les môles. — I. Mairie. — II. Chambre de Commerce. — III. Marché Sandaga (carrefour Ponty-Clemenceau). — IV. ex-Palais de Justice. — V. Grande Poste. — VI. Trésor. — VII. Marché Kermel. — VIII. Cercle militaire. IX. Résidence du Président de la République. — X. Hôpital militaire. — XI. Hôpital africain. — XII. Palais de Justice. — XIII. Camp Bornis. — XIV. Camp Galliéni. — XV. Gare.

20:Seck MS37 Senegal

existence aventureuse qui conduira et fixera beaucoup d'entre eux à Dakar. Enfin, par mer, arrivent aussi des Africains de Guinée, de Côte-d'Ivoire, du Dahomey, étudiants des grands établissements scolaires et fonctionnaires dont la venue est liée à la fonction de capitale fédérale.

Cette convergence humaine qui, depuis la première décennie du siècle, est allée en s'amplifiant, a provoqué une augmentation vertigineuse de la population. Certes, pour la période antérieure à 1955, on ne possède que des évaluations, d'autant moins sûres que les limites de la commune ont souvent varié, mais les chiffres officiels (18), même s'ils doivent être corrigés ici ou là, donnent cependant une idée acceptable de l'allure du développement de la population dakaroise. Les vingt premières années qui ont suivi la construction du port sont caractérisées par une progression peu spectaculaire, la population n'ayant fait que doubler, passant de 24 900 en 1910 à 54 000 en 1931. Cette lenteur relative de la croissance doit sans doute être imputée à un certain freinage dû à la première guerre mondiale, mais elle s'explique fondamentalement par le caractère encore très incomplet des voies modernes de pénétration, les chemins de fer de Thiès à Kayes et de Louga à Linguère n'ayant été terminés qu'après la guerre. Par contre, la progression a été particulièrement rapide dans les vingt années qui ont suivi et, malgré le freinage opéré, semble-t-il, par la deuxième guerre mondiale, la population a fait plus que quadrupler entre 1931 et 1955, atteignant 230 000 habitants à cette dernière date (19).

Cette population dakaroise, très diverse dans sa formation, se présente comme un échantillonnage presque complet des groupes ethniques du Sénégal auxquels s'ajoutent des éléments venus des autres territoires de l'ex-A.O.F. et aussi des non Africains. Ainsi se coudoient à Dakar, Lebou, Ouolof, Toucouleur, Sérère, Sarakolé, Diola, Socé, etc..., qui sont Sénégalais, mais aussi Mauritaniens, Soudanais, Voltaïques, Guinéens, Ivoiriens, Dahoméens, Capverdiens, Libano-Syriens, Français, etc... Les Lébou qui sont les originaires de Dakar représentent aujourd'hui à peine 1/10 de la population, dépassés en nombre par les Ouolof, les Toucouleur (20) et même par les 30 000 non Africains, parmi lesquels les Français constituent une majorité écrasante, soit près de 23 000 personnes domiciliées. Ce caractère de région d'appel de Dakar est illustré, d'abord par le fait qu'un peu plus de 1/3 seulement de la population y est né,

(18) Synthèse de la situation économique de l'ex-A.O.F. durant la période 1948 à 1958, *op. cit.*, T. I, p. 35: 1910: 24 000; 1921: 32 000; 1931: 54 000; 1945: 132 000; 1955-56: 231 000.

(19) Recensement démographique de Dakar 1955. Résultats définitifs, 1er fascicule. Publication du service de la statistique de l'ex-A.O.F., juillet 1958. Les données chiffrées qui suivent concernent la population de Dakar sont tirées de ce fascicule ou calculées à partir des chiffres qu'il indique.

(20) A. Dior. L'immigration toucouleur à Dakar (enquête (1958-1959). I.F.A.N., Dakar, p. 1. L'auteur citant une enquête de la M.I.S.O.E.S., indique le chiffre de 31 000 Toucouleur en 1959.

ensuite par l'inégalité assez sensible entre le nombre des hommes et celui des femmes. Avant la guerre, parmi les Européens, il y avait 65 % d'hommes contre 25 % de femmes et 10 % d'enfants (21). Aujourd'hui, la destruction systématique des nids à moustiques des nombreux marais de la presqu'île ayant été menée à bonne fin par les autorités fédérales, on peut mieux apprécier le climat exceptionnellement agréable de Dakar soumis huit mois de l'année aux « influences canariennes » (courant froid et frais, alizé marin du N.E.), et l'équilibre tend à s'établir entre hommes, femmes et enfants, les premiers restant encore cependant les plus nombreux: en 1955, 39 % d'hommes contre 31 % de femmes et 30 % d'enfants pour la population totale non africaine et 35 % d'hommes, 30 % de femmes et 35 % d'enfants pour la population non africaine domiciliée. Chez les Africains, on constate le même phénomène: 36 % d'hommes, 31 % de femmes et 35 % d'enfants de moins de 14 ans pour la population totale, 34 % d'hommes, 31 % de femmes et 35 % d'enfants pour la population domiciliée. Malgré cette tendance à l'équilibre, il demeure que pour l'ensemble de la population dakaroise, les hommes de plus de 14 ans sont nettement plus nombreux que les femmes de plus de 14 ans et que les enfants: le bilan s'établit à 37 % chez les hommes contre 30 % pour les femmes et 35 % pour les enfants.

Cette situation s'explique par le fait que l'immigration à Dakar intéresse d'abord les hommes pour qui elle porte l'espoir d'une situation meilleure, mais elle représente aussi une aventure à laquelle on ne mêle femmes et enfants que lorsqu'il se présente des possibilités certaines d'installation. Le fait est particulièrement net pour la population non domiciliée parmi laquelle la proportion d'hommes est très forte. Ainsi, parmi les Africains non domiciliés, on compte 57 % d'hommes contre 27 % de femmes et 16 % d'enfants. La proportion est encore plus forte chez les étrangers non domiciliés: 77 % d'hommes, contre 12 % de femmes et 11 % d'enfants.

Mais si pour la population non africaine l'installation à Dakar est presque toujours liée à l'emploi, il n'en va pas de même pour les Africains. La destruction des institutions traditionnelles villageoises, les transports modernes, les facilités d'accueil en ville chez un parent, chez un ami ou l'ami ou le parent d'un ami, chez un domicilié originaire du même village ou simplement de la même région, tout cela constitue finalement des facteurs plus déterminants que le salaire. De ce fait, tandis que chez les non Africains domiciliés le nombre de personnes occupant un emploi atteint 43 % du total et 64 % des actifs, chez les Africains domiciliés, la proportion de travailleurs n'est plus que de 27 % du total et 42 %

(21) Monnet Ch. Dakar, *op. cit.*, p. 630.

20:Seck MS37 Senegal

des actifs. Si l'on ajoute à cela les salaires en moyenne beaucoup plus élevés chez les premiers que chez les seconds, on retrouve à Dakar quelques-uns des contrastes caractéristiques des villes ouest-africaines : d'un côté, chez les non Africains, un niveau de vie élevé qui apparaît souvent dans l'aspect de leurs quartiers, de l'autre, l'accumulation de la population africaine dont l'installation en ville n'est liée ni à une augmentation corrélative des possibilités normales d'hébergement, ni à une élévation du niveau par rapport à la brousse, ce qui donne à la ville africaine, tout au moins à certains de ses quartiers, des aspects plus misérables que ceux des villages de l'intérieur.

Cette situation autrefois très nette, classait Dakar dans la catégorie normale des villes ouest-africaines où s'opposent ville blanche et ville noire (22), opposition qui était le résultat d'une ségrégation de fait imposée, non par la loi, mais par les normes de l'urbanisme et de l'hygiène auxquelles il était impossible à la masse des indigènes de se soumettre, et aussi par les prix élevés des loyers — les non Africains étant presque toujours logés par leurs employeurs. En 1936, Charles Morazé écrivait : « Autrefois, Européens et indigènes vivaient mêlés. En de petites pièces vivaient d'innombrables familles, vrais caravansérails englobés dans la ville européenne. Cette promiscuité était déplorable. Européens et indigènes n'étaient pas sujets en effet aux mêmes épidémies : la fièvre jaune, par exemple, mortelle pour le blanc, est bénigne au noir. Le danger d'une population mêlée était que les épidémies se propageaient sans pouvoir être décalées en temps voulu. Le système enfin manquait d'élégance ; aussi, dès 1916, fut décidée la création du village indigène de Médina » (23).

C'était là, en quelque sorte, la théorie de l'urbanisme des villes ouest-africaines ! Cependant les problèmes fonciers étaient si complexes à Dakar (24) entre les deux guerres mondiales que l'immigration libano-syrienne et le Crédit Foncier aidant, il se créa, au contact de la ville européenne et la Médina, un ensemble de quartiers plus mélangés dans leurs contenus et leurs aspects. Jusqu'à la fin de la deuxième guerre mondiale, Dakar a conservé cet aspect de ville triple. Mais après la guerre, une série de facteurs nouveaux provoquent à Dakar une évolution rapide et brutale. La reprise des activités économiques normales après le ralentissement consécutif à la guerre, le réveil et l'amplification de la vie politique et syndicale, la création du Fonds d'Investissement Economique et Social (F.I.D.E.S.), enfin l'afflux de plus en plus considérable des ruraux à Dakar, amènent les autorités fédérales à prendre une série d'initiatives

(22) Denecu J. Villes d'Afrique occidentale. *Cahiers d'Outre-Mer*, 1950.
(23) Morazé Ch. Dakar, op. cit., p. 630.
(24) Consulter l'ouvrage de A. Ameaume : Les Lébou de la presqu'île du Cap-Vert (Essai sur leur histoire et leurs coutumes). « La Maison du Livre », Dakar.

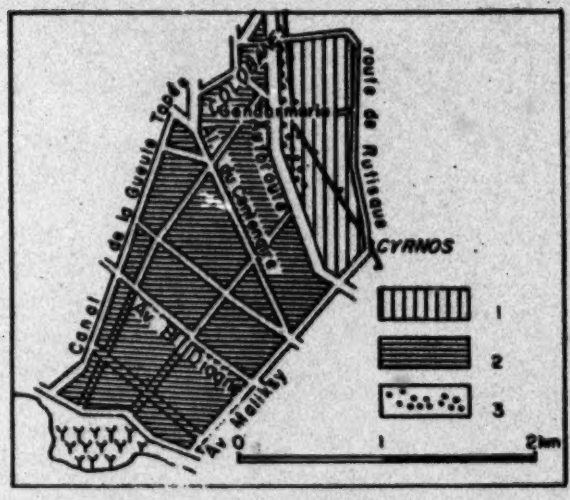


Fig. 4. — Médina. — 1. Zone industrielle; 2. Quartiers plus ou moins urbanisés; 3. Quartiers irréguliers.

heureuses, qui transforment progressivement l'agglomération dakaroise. C'est d'abord la création du S.T.A.G.D. (Service temporaire de l'aménagement du Grand-Dakar) destiné à une urbanisation systématique de la ville. C'est ensuite la décision de promouvoir une politique de logements pour fonctionnaires africains, tandis qu'une Société d'économie mixte, la Société Immobilière du Cap-Vert (S.I.C.A.P.) étudie et réalise des formules d'habitations bon marché destinées à des locations simples ou à des locations-ventes. En même temps, la loi dite « Lamine Gueye » qui égalise par le haut plusieurs éléments des salaires africains et non africains dans le temps où se développe « l'africanisation des cadres », amorce, dans les logements administratifs et dans les nouveaux quartiers pour fonctionnaires, un mélange entre Africains et Européens. Enfin, la loi-cadre d'abord, l'autonomie et l'indépendance ensuite, ont eu pour effet de renforcer ce mélange d'autant plus qu'il s'opère parfois une substitution pure et simple, dans beaucoup de logements, de cadres africains à des cadres européens.

Finalement aujourd'hui, si les quartiers de Dakar se distinguent encore nettement par leurs aspects, la différenciation de leurs contenus est de moins en moins basée sur l'origine et tend à être une différenciation plus sociale que raciale. Aussi, plutôt que la division traditionnelle des villes ouest-africaines en « ville blanche et ville noire », distinguerons-nous quatre secteurs dans l'agglomé-

ration dakaroise: Dakar-ville; la Médina; le Grand-Dakar et la banlieue.

1. *Dakar-ville.* Le plateau du Sud-Est à la tête de la presqu'île et une partie de la plaine, depuis le Cap Manuel jusqu'à l'avenue El Hadji Malick Sy, constituent ce qu'on appelle aujourd'hui Dakar-Ville. La caractéristique essentielle de cette partie de l'agglomération dakaroise est que la presque totalité de ses bâtiments sont construits en dur, à quelques îlots de baraques près. C'est là que se trouvent pratiquement tous les services administratifs, le grand commerce, la majeure partie du commerce libano-syrien et les grands marchés. Mais Dakar-ville se présente sous des aspects très divers (Pl. XXI B) (Pl. XXII A).

Le Plateau est la partie la mieux aménagée de Dakar-ville. C'est là que s'est fixé le premier noyau du Dakar moderne, s'étendant autour du port, de la gare à la place Protet et au Cercle militaire. Peu transformé, ce noyau est resté à peu près ce qu'il était au début du siècle; il est coupé de rues étroites, bordées de vieilles maisons de style colonial, avec magasin au rez-de-chaussée et logement à véranda à l'étage. Ce noyau est demeuré le quartier des affaires, celui du grand commerce dominé par de grandes compagnies et de vieilles maisons bordelaises, C.F.A.O., S.C.O.A., N.O.S. O.C.O., S.O.C.O.P.A.O., Chavanel, Maurel et Prom, etc., entourant le marché Kernel, surmonté de sa coupole style 1900. Quelques vieux immeubles administratifs, la Grande Poste, le Trésor, la Mairie, l'ancienne Délégation, l'ancien Palais de Justice et la Chambre de Commerce y sont englobés. Un phénomène de « Cité » tend à se produire dans ce quartier qui, très animé le jour, se vide presque complètement la nuit. Vers l'Est, ce quartier se continue, le long de la route de Bel-Air et de la vieille route de Rufisque, par le secteur industriel de Dakar où les usines se sont installées surtout depuis la guerre. Au Nord-Ouest, de chaque côté de l'avenue W.-Ponty, s'étend un quartier mixte, commerçant et résidentiel, abritant de vieilles familles Lébou ayant bénéficié des facilités offertes par le Crédit Foncier, des Libano-Syriens et Capverdiens en location ou quasi propriétaires par l'effet de baux de longue durée. C'est aussi un vieux quartier développé surtout après la construction du port de commerce et qui conserve ses rues étroites, toutes à sens unique aujourd'hui, ses maisons basses dominées çà et là par quelque building récent. L'avenue W.-Ponty, au commerce très varié, l'avenue Gambetta dominée par le commerce libano-syrien, l'avenue Roume bordée de beaux immeubles et animée par un commerce de luxe, enfin l'avenue Maginot qui se partage entre grands magasins à l'Ouest et commerce libano-syrien de tissus près du marché de Sandaga, sont les artères les plus complètement transformées de ce secteur du Plateau où de nombreux cafés et restau-

20:Seck MS37 Senegal

A. — Une rue au-delà de l'avenue Blaise-Diagne.

B. — Banlieue éloignée.

Cl. Assane Seck.

[facing p. 388]

20:Seck MS37 Senegal

rants, des cabarets et des cinémas entretiennent tard dans la nuit une animation nonchalante mais gaie succédant au grouillement affairé de la journée.

Au-delà du boulevard de la République qui limite les vieux quartiers à l'Ouest et qui se distingue par ses nombreux buildings, le commerce disparaît presque totalement, faisant place à une zone résidentielle d'allure bourgeoise avec ses villas souvent plus confortables que coquettes. Cette zone résidentielle autrefois totalement européenne, est aujourd'hui mixte, abritant cadres européens et africains. Casernes et hôpitaux séparent ce quartier du Cap Manuel, autrefois zone militaire, aujourd'hui occupé par le monumental Palais de Justice dominant les ambassades nouvellement installées. Mais tout Dakar-ville n'est pas aussi bien aménagé que le Plateau. Les bas quartiers qui bordent l'avenue Malick Sy et que traverse la route de l'Abattoir, diffèrent assez nettement du reste. A Rebeus et à Niayes-Thioker, peu de rues sont bitumées et, pendant l'hivernage, des mares où pourrissent des débris ménagers entourent souvent les maisons basses en dur et les baraques avoisinantes.

Dakar-ville ne compte que 46 000 habitants parmi lesquels on dénombre près des deux tiers des 30 000 non Africains de Dakar.

A ce secteur, se rattache Gorée, capitale déchue devenue annexe militaire, touristique et quelque peu résidentielle de Dakar.

2. *La Médina.* Ne groupant pratiquement que des Africains, la Médina est beaucoup plus peuplée que Dakar-ville. Bloquée à l'Ouest par le cimetière musulman et au Nord par le canal de la Gueule-Tapée, la Médina n'a cessé de s'étendre vers l'Est depuis sa création pendant la première guerre mondiale. Elle présente plusieurs aspects : la partie la plus vieille, à l'Ouest de l'avenue Blaise-Diagne, a toutes ses rues bitumées et plantées d'arbres ; elle comporte peu de baraques et des maisons en dur s'y sont élevées un peu partout ; de nombreux sanitaires et fontaines publics complètent les installations particulières et font que ce quartier est relativement propre et agréable (fig. 4 et Pl. XXII B).

Mais plus on va vers l'Est, au-delà de l'avenue Blaise-Diagne, plus le quartier est récent et plus il fait figure de village misérable. Ainsi, entre l'avenue Blaise-Diagne et la Gendarmerie, si quelques artères principales sont bitumées, les rues les plus nombreuses restent sableuses et encombrées de détritus ménagers. Par ailleurs, on remarque bien ici ou là quelques maisons en dur, mais les baraques sont beaucoup plus nombreuses. A l'Est de la Gendarmerie, Colobane est encore moins bien aménagé, tandis qu'au-delà de l'autoroute, Kip-Coco et Quartier Mous, véritables bidonvilles pour nouveaux arrivés sont dits « quartiers irréguliers », c'est-à-dire des quartiers provisoirement tolérés sans qu'aucun droit d'installation puisse y être reconnu aux habitants (Pl. XXIII A).

A. — Yoff: banlieue de pêcheurs.

B. — Thiaroye: banlieue maraîchère.

Cl. Assane Seck.

[facing p. 389]

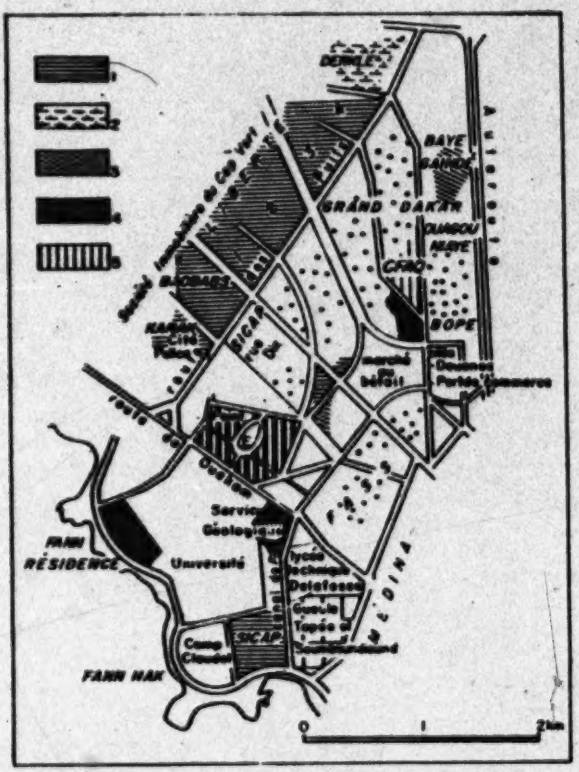


Fig. 5. — Le grand Dakar. — 1. Quartier de fonctionnaires; 2. Derklé; 3. H.L.M.; 4. Maisons de fonctionnaires; 5. Groupement foncier.

3. *Le Grand-Dakar*. De tous les secteurs de l'agglomération dakaroise, le Grand-Dakar est certainement celui qui présente les contrastes les plus saisissants. Le quartier de la « Gueule-Tapée » ressemble à la vieille Médina, tandis que Fass et « Usine Biscuit » rappellent Colobane; mais à côté d'eux se dressent des quartiers modernes aux aspects assez variés, contrastant fortement avec les « Médina », les « Colobane » et les quartiers irréguliers qui les entourent. C'est là, dans ce secteur de Grand-Dakar que se trouve l'Université dressant ses bâtiments majestueux en bordure de la mer. Elle est flanquée au Nord par le quartier riche de Fann-Résidence où se regroupent les résidences pour ministres et membres de leurs cabinets, directeurs de maisons de commerce et hauts fonctionnaires; au Sud des villas militaires et le lotissement de Fann Hock la séparent de la Gueule-Tapée. Le Point E, la Zone A, la Zone B,

la Cité des Douanes et celle du Port de Commerce, sont des quartiers de fonctionnaires, tandis que Bopp, ancien marécage, est devenu, depuis quelques années, un joli petit quartier dont toutes les maisons ont été bâties par des fonctionnaires avec l'aide du Crédit du Sénégal. Les S.I.C.A.P. qui s'étendent le long de la route des Puits (Karacks, Baobabs, Liberté I, Liberté II, Liberté III, etc.) sont de coquets lotissements destinés à faciliter aux Africains l'accession à la propriété (fig. 5).

Enfin, le quartier de Derklé rassemble en plusieurs groupes de maisons, une résidence pour petits fonctionnaires africains, une autre pour employés africains d'entreprises privées et enfin un quartier dit des « Castors » dont les maisons ont été construites avec l'aide des pouvoirs publics par leurs propriétaires associés et groupés.

Le Grand-Dakar est le secteur le plus étendu et le plus peuplé de l'agglomération dakaroise. Il compte plus de 73 000 habitants parmi lesquels on dénombre 1/6 de la population non africaine.

4. *La banlieue.* La banlieue dakaroise est composée de treize villages dont les plus proches de Dakar, Ouakam, N'Gor, Yoff, Hann, Thiaroye et M'Bao ont un aspect de Colobane. Les autres restent des villages traditionnels typiques. Seul Dagoudane-Pikine échappe à l'une et à l'autre catégorie. Créé *ex nihilo* il y a moins de dix ans pour servir d'exutoire aux irréguliers de Dakar qui s'y trouvaient, refoulés au fur et à mesure des progrès de l'urbanisme, il a déjà l'aspect d'une petite ville, avec ses 10 000 habitants. Il dispose d'un centre fonctionnel et de rues larges bien que non encore bitumées. Cependant malgré cet aspect de ville, Pikine est plus étroitement dépendant de Dakar que les autres villages de la banlieue : c'est une banlieue ouvrière dont tout le ravitaillement vient de Dakar tandis que, pratiquement, ses habitants ont tous leurs occupations dans la grande cité. A cette exception près, les villages de la banlieue ont pour rôle essentiel de ravitailler Dakar en poisson et légumes frais. De nombreux services de transports en commun les relient à Dakar-ville, très tôt le matin et jusque vers le milieu de la nuit (Pl. XXIII B, Pl. XXIV A et B).

Ainsi s'ordonnent ou se juxtaposent les divers éléments de l'agglomération dakaroise dont la population actuelle peut bien avoir dépassé 300 000 habitants.

4. *Perspectives.*

Ville inachevée, en pleine organisation, alors que sa fonction de métropole ouest-africaine s'est affirmée depuis longtemps, telle apparaît l'agglomération dakaroise. Il y a dans cette situation de quoi surprendre ceux qui analysent les vieilles civilisations urbaines européennes où l'on voit une ville ancienne existant en tant que

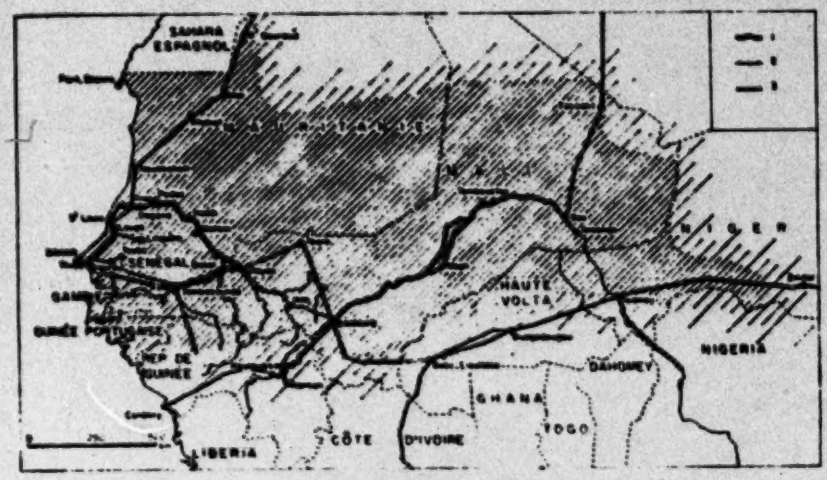


Fig. 6. — Zone d'influence économique de Dakar.
1. Voie navigable; 2. Chemin de fer; 3. Route.

telle qui développe patiemment ses relations pour devenir une métropole et constituer un ensemble solide et dynamique où fonctions urbaines et fonctions métropolitaines se donnent un appui mutuel. Dakar, lui, est avant tout un centre de relations qui a tissé avec son arrière-pays des liens ayant l'apparence de liens de complémentarité, mais qui, en réalité, sont des liens de dépendance. Dépendance en effet parce que dans l'intérieur sénégalais et soudanais le développement des cultures d'exportation est lié aux moyens d'évacuation organisés par Dakar; dépendance aussi parce que les cultures d'exportation, en brisant l'ancienne autarcie villageoise, ont donné à Dakar le rôle d'un grand relais dans l'importation des produits alimentaires de compensation et des produits manufacturés devenus un besoin là où ils étaient hier encore inconnus; dépendance enfin, non seulement pour l'intérieur sénégalais et soudanais, mais aussi pour l'ensemble de l'ex-A.O.F. par le rôle de direction que jouaient à partir de Dakar, les services administratifs, les banques et les grands comptoirs de commerce.

Mais en vérité, cette prééminence de Dakar qui ne repose que sur son rôle de relais, de « station service », qui reçoit pour la redistribution, comporte des faiblesses graves. Et tout d'abord, il faut noter que l'influence de Dakar qui s'étendait souverainement sur un ensemble régional plus vaste que la France n'était en réalité

(23) Hurlac J.-P. Les hydrocarbures de route à Dakar; 3e rapport. Eléments d'information sur la position concurrentielle des îles Canaries, 15 nov. 1960, I.F.A.N., Dakar.

rien moins qu'un signe de sous-développement pour les régions ainsi dominées. Elle signifiait en effet, pour elles, une économie de traite, sans transformation locale des produits, avec peu de centres urbains jouant un rôle important de direction régionale. Or, précisément, cette influence, en maintenant l'économie de traite empêchait toute nouvelle orientation de l'économie dans un sens national. De ce fait, les liens unissant Dakar à sa zone d'influence apparaissaient comme étant de même nature que ceux qui liaient les colonies à leurs métropoles ou, plus exactement, ils n'en étaient qu'un maillon : le nationalisme des nouveaux Etats les confondra dans une même condamnation.

Ensuite, il faut souligner la fragilité même de ce rôle de relais de Dakar. Déjà fortement concurrencé dans sa fonction d'avitaillement des navires par des ports comme Las Palmas et Santa Cruz de Ténériffe (25), mieux placés sur la route directe Europe-Amérique du Sud, Dakar n'est plus sur l'Atlantique tropical une escale impérative, du fait de l'autonomie plus grande des navires en matière d'avitaillement. D'autre part, l'évolution politique récente qui a amené la « balkanisation » de l'ex-A.O.F. a non seulement rompu tous les liens administratifs et politiques qui étaient parmi les éléments les plus remarquables de la puissance de Dakar, mais encore elle a permis à Conakry, Abidjan et Cotonou, autres relais possibles pour les régions intérieures, de devenir des concurrents limitant de plus en plus la zone d'influence de Dakar. L'éclatement récent de la Fédération du Mali, en détournant d'un seul coup et complètement vers Abidjan surtout et dans une moindre mesure vers Conakry, le trafic qui se faisait entre Sénégal et Soudan, est un exemple particulièrement frappant de la fragilité de la situation de Dakar. Dans l'état actuel des choses, il ne reste donc plus à Dakar que l'intérieur sénégalais et la Mauritanie, encore que ce dernier pays, qui construit son propre port à Port-Etienne cherche à s'en affranchir (fig. 6).

Ainsi de graves menaces pèsent sur la métropole dakaroise. De toute manière, même dans l'éventualité d'une reprise des relations économiques entre Sénégal et Soudan, ou mieux, dans l'éventualité de la constitution d'un marché commun ouest-africain, le rôle de ramassage qui avait consacré la supériorité de Dakar est aujourd'hui menacé de caducité, en raison du nationalisme des Etats et de leur volonté de transformer localement leurs propres productions. Il semble donc que le salut soit, pour cette métropole en crise virtuelle, non pas dans une illusoire renaissance de son rôle ancien, mais dans une orientation nouvelle et sans équivoque de ses activités. Elle ne doit plus être un pôle de succion, mais devenir un pôle de développement de l'arrière-pays.

Assane SECK.